

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Ohjelmassa kuvataan kattavasti sekä jakeluinfran että vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan nykytilaa. Arviot tulevasta kehityksestä eivät sähköautojen osalta ota huomioon Orpon hallituksen tekemiä toimenpiteitä, jotka heikentävät kannustimia sähköauton hankintaan. Ajoneuvoveron kevennys vanhoille, korkean päästötason autoille, ajoneuvoveron korotus sähköautoille, polttoaineveron alentaminen sekä jakeluvelvoitteen lieventäminen kaikki voivat hidastaa ajoneuvokannan sähköistymistä. Latausinfran markkinaehtoinen kehittyminen on yhteydessä sähköautokannan kehitykseen, joten mahdollinen sähköautokannan kasvun hiipuminen voisi heikentää markkinaehtoista latausinfran kehitystä.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Liikenteen eri käyttövoimien osalta asetetut tavoitteet perustuvat pitkälti jakeluinfra-asetuksen velvoitteisiin. Julkisen tehollisuuden kehityksellä on positiivinen yhteys henkilöautokannan sähköistymiseen (viitteet tutkimuskirjallisuuteen löytyvät raportista Ferreira ym. 2024), joten kattava latausinfra verkosto edistää myös autokannan sähköistymistä. Tavoitteissa on hyvin huomioitu raskaan liikenteen osalta muut käyttövoimat kuin sähkö. Metaanin ja vedyn päästövähennyspotentiaali riippuu vahvasti niiden tuotantotavasta. Tämän takia on tärkeää tavoitella sadan prosentin osuutta sekä uusiutuvista lähteistä peräisin olevaa metaania että elektrolyysillä ja puhtaalla sähköllä tuotettua vetyä.

Toimenpiteissä on mainittu useita tukia, mm. julkiselle ja yksityiselle latausinfraalle sekä ajoneuvojen hankintaan. Tutkimuskirjallisuuden perusteella voidaan sanoa, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen hankintaa sekä infrastruktuurin rakentamista on tehokasta tukea julkisista varoista etenkin markkinakehityksen alkuvaiheessa (viitteet ja kirjallisuuskatsaus löytyvät raportista Ferreira ym. 2024). Henkilöautojen osalta ajoneuvokannan ja latausinfrastruktuurin kehitys on selvästi pidemmällä kuin raskaan liikenteen osalta. Tuen ohjaaminen raskaalle kalustolle soveltuvaan infrastruktuuriin on perusteltua markkinakehityksen vauhdittamiseksi. Samoin voidaan tässä vaiheessa pitää perusteltuna etenkin raskaan kaluston ajoneuvojen hankinnan tukemista. Sen sijaan henkilöautoille soveltuvaan julkisen infrastruktuurin mahdolliset tuet tulisi kohdistaa hyvin tarkasti

sellaisiin sijanteihin, joissa markkinaehtoisen kehityksen voidaan olettaa olevan hidasta. Samoin yksityisen latausinfraan tuen uudelleen käynnistämisen osalta tulisi vahvasti pohtia tuen ehtojen muotoilemista niin, että tuki kohdistuisi paremmin sijainteihin, joissa yksityisen latausinfraan investoinnin voidaan ajatella olevan erityisen haastavaa.

Viestintä ja informaatio-ohjaus voivat voimistaa tukien ja verotuksen ohjausvaikutusta. Tämänkin toimenpiteen osalta on perusteltua kohdistaa resursseja sinne, missä informaatiovajeen voidaan olettaa olevan suurin. Jakeluinfraohjelman luonnoksessa on nostettu esiin esimerkiksi kuntien, hyvinvointialueiden ja muiden hankintayksiköiden mahdollisesti hyvin erilaiset kokemukset ja lähtötilanteet liittyen vaihtoehtoisen ajoneuvoteknologian käyttöönottoon. Tehokkaasti kohdistettu viestintä edistää tiedon ja käyttökokemusten leviämistä ja eri kokoluokan toimijoiden tietotason yhdenmukaistumista.

Polttoaineiden verotuksen kehittämässä on tärkeää säilyttää eriytetyt verotasot, jotka kannustavat sekä siirtymään fossiilisista polttoaineista kohti elinkaaripäästöiltään vähäisempiä bio- ja synteettisiä polttoaineita että vaihtamaan sähkökäyttöiseen ajoneuvoon. Mikäli energiaverodirektiivin päivittämisen yhteydessä tulee mahdolliseksi eriyttää verotasoja entisestään, tämä on perusteltu toimenpide päästöjen vähentämisen kannalta. Tutkimuskirjallisuuden mukaan polttoaineverotus on kustannustehokkain ohjauskeino vaikuttaa sekä ajokilometreihin että polttoainetehokkaiden tai vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien autojen kysyntään (kts. esim. Anderson ja Sallee 2016, Tilov ja Weber 2023).

Sähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen on EU:n uusiutuvan energian direktiivin ohjaama ja sitä kautta perusteltu toimenpide. Lisäisten päästövähennysten takaamiseksi olisi tärkeää vastaavasti nostaa jakeluelvoitetta.

Anderson, S. ja Sallee, J. 2016. Designing Policies to Make Cars Greener. *Annual Review of Resource Economics*, 8, 157-80.

<https://doi.org/10.1146/annurev-resource-100815-095220>

Ferreira ym. 2024. Latausinfraan tukien vaikuttavuuden arviointi: loppuraportti. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja. 2024:14

<https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-364-7>

Tilov ja Weber 2023. Heterogeneity in price elasticity of vehicle kilometers traveled: Evidence from micro-level panel data, *Energy Economics*, Volume 127, Part A.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Hakola-Uusitalo Tuulia
Valtion taloudellinen tutkimuskeskus

Sahari Anna
Valtion taloudellinen tutkimuskeskus